

MAI 2025

VERSION 2.0

Le Plan de gestion des actifs **des Services de transport**



INTRODUCTION	3
1.1 Le contexte	3
1.2 La justification des objectifs de la Ville	3
1.3 Les catégories et les types d'actifs	4
L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES LOCALES.....	6
2.1 L'inventaire et l'évaluation des actifs.....	6
2.2 L'âge et l'état des actifs	7
LES NIVEAUX DE SERVICE	13
3.1 Le contexte des niveaux de service	13
3.2 Les niveaux de service historiques et actuels	14
LA STRATÉGIE DE GESTION DES ACTIFS.....	18
4.1 Les pratiques, les procédures et les outils	18
4.2 La croissance, l'amélioration et le renouvellement des actifs	20
4.3 Exploitation et entretien	24
LA STRATÉGIE DU FINANCEMENT.....	25
5.1 L'historique des dépenses.....	25
5.2 La prévision des dépenses	25
L'ANALYSE DU FINANCEMENT.....	27
6.1 Le déficit du secteur d'activité	27
6.2 Les niveaux de service attendus et cibles	32
6.3 La gestion des risques.....	37
6.4 Les stratégies non financières	45
LE PLAN D'AMÉLIORATION.....	46
Complément d'information.....	46
APPENDICE A : INFORMATION COMPLÉMENTAIRE SUR LES NIVEAUX DE SERVICE	47



Introduction

1.1 LE CONTEXTE

Le Règlement de l'Ontario 588/17 (Planification de la gestion des biens pour l'infrastructure municipale) (articles 5 et 6) oblige toutes les municipalités à préparer des plans de gestion des actifs pour l'ensemble de leurs actifs. L'objectif de cette loi consiste à permettre aux municipalités de démontrer qu'elles peuvent assurer l'entretien de leurs actifs, en mettant en équilibre l'abordabilité, les risques et les niveaux de service pour les 10 prochaines années.

Pour respecter les exigences du gouvernement provincial, la Ville a mis au point cette très récente du Plan de gestion des actifs des Services de transport. Ce plan fait état de la situation actuelle des actifs, des niveaux de service cibles et attendus, des stratégies et des activités menées par la Ville, des détails financiers rétrospectifs et prévus, des risques et des stratégies non financières, ainsi que des mesures potentielles d'amélioration. Ce document stratégique donne un aperçu de la situation actuelle et constitue un point de départ pour la planification et la prise de décision dans la gestion des actifs.

1.2 LA JUSTIFICATION DES OBJECTIFS DE LA VILLE

Le Plan de gestion des actifs vient étayer le Plan stratégique 2023 2026 de la Ville ainsi que les priorités stratégiques voulant que *la Ville soit mieux connectée grâce à des options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles et qu'elle soit verte et résiliente*. Essentiellement, ce plan cadre avec les objectifs stratégiques destinés à :

- améliorer le transport actif;
- aménager des infrastructures de transports en commun et des routes pour étayer la croissance;
- améliorer la sécurité routière;
- promouvoir le transport durable pour les résidents qui ont des besoins en accessibilité;
- réduire les émissions associées aux opérations et aux établissements de la Ville;
- rehausser la résilience pour lutter contre les épisodes météorologiques extrêmes et les dérèglements climatiques;
- améliorer les infrastructures essentielles grâce à la gestion des actifs.



1.3 LES CATÉGORIES ET LES TYPES D'ACTIFS

Le Règlement oblige à déposer une synthèse des actifs pour chaque catégorie d'actifs. Le Plan de gestion des actifs des Services de transport fait état des actifs qui permettent de transporter les personnes et les biens sur tout le territoire de la Ville dans les zones rurales et urbaines, en excluant les transports en commun, dont les actifs font l'objet de leur propre Plan de gestion. Il s'agit entre autres des routes, des ouvrages, des actifs du transport actif, des installations et des biens d'équipement, du parc automobile et des infrastructures de la circulation routière.

Les catégories et les types d'actifs

Routes	
• Autoroutes urbaines • Artères • Routes collectrices	• Routes de gravier • Routes locales • Voies de circulation
Ponts et ponceaux	
• Ponts	• Ponceaux
Autres ouvrages	
• Ponceaux moyens • Petits ponceaux • Murs de soutènement	• Rails de guidage • Murs antibruit
Transport actif	
• Trottoirs • Sentiers	• Infrastructures cyclables séparées
Installations et biens d'équipement pour le stationnement et les routes	
• Bâtiments d'entretien des routes • Infrastructures de stationnement	• Biens d'équipement pour le stationnement • Bornes de recharge des véhicules électriques (VE)



Parc des véhicules des Services des routes et de la circulation

- Parc automobile des opérations de stationnement
- Parc automobile des services des routes
- Parc automobile des services de la circulation automobile

Actifs de la circulation automobile

- Clignotants
- Passages piétonniers
- Lampadaires
- Caméras de la circulation
- Feux de circulation – unités de chronométrage des régulateurs (UCR)
- Feux de circulation – armoires
- Feux de circulation – divers

Les données et l'analyse qui sous-tendent ce Plan de gestion des actifs comportent des limitations, des lacunes et des hypothèses qui influent sur les constatations exposées.



L'état des infrastructures locales

Le Règlement oblige à déposer, pour chaque catégorie d'actifs, la synthèse de la valeur à neuf, de l'âge moyen des actifs, de l'information disponible sur l'état des biens, ainsi que la description de l'approche adoptée par la municipalité pour évaluer l'état des actifs. Les valeurs reproduites dans cette section sont établies d'après les données sur les actifs en date de mars 2024.

2.1 L'INVENTAIRE ET L'ÉVALUATION DES ACTIFS

La valeur à neuf totale des actifs des Services de transport est de l'ordre de 33,6 milliards de dollars, comme l'indique la synthèse du tableau ci après.

L'inventaire et la valeur à neuf des actifs des Services de transport

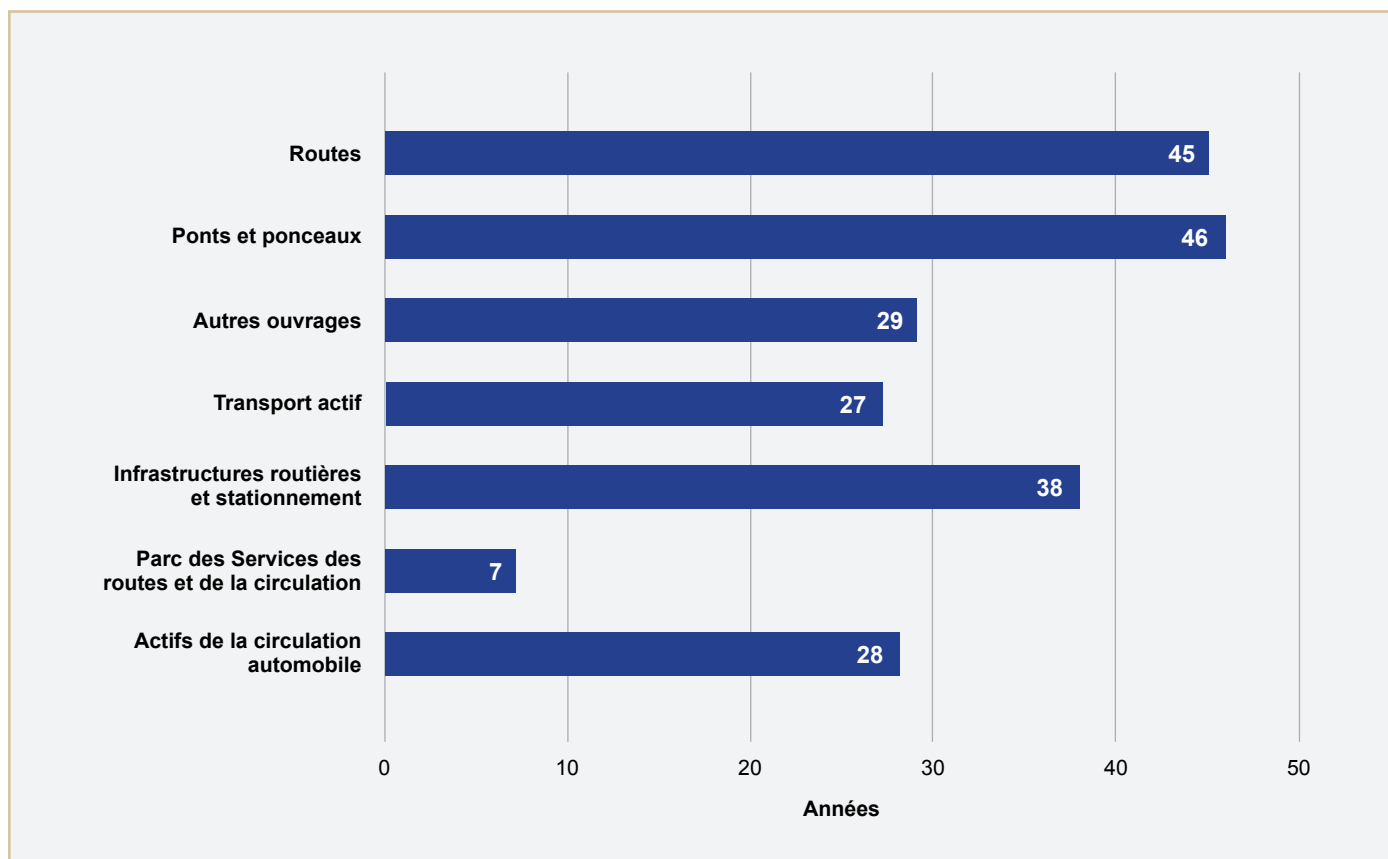
Catégories d'actifs	Inventaire	Valeur à neuf (en millions de dollars de 2024)
Routes	12 758 kilomètres voies	24 964,0 \$
Ponts et ponceaux	734	3 965,9 \$
Autres ouvrages	7 006 375 km	1 202,2 \$
Transport actif	2 681 km	1 469,5 \$
Routes, infrastructures et biens d'équipement pour le stationnement	889	74,0 \$
Parc des véhicules des Services des routes et de la circulation	862	157,1 \$
Actifs de la circulation automobile	61 642	1 068,8 \$



2.2 L'ÂGE ET L'ÉTAT DES ACTIFS

L'âge d'un actif donne une idée du nombre d'années à courir d'ici la fin de sa durée utile et des interventions que la Ville peut être appelée à mener pour en assurer la réfection. La figure ci-après fait état de l'âge moyen des actifs des Services de transport de la Ville.

L'âge moyen des actifs de transport



La Ville fait appel à différentes techniques et solutions pour recueillir et évaluer les données sur l'état des actifs, de même que selon différentes fréquences, comme l'indique la synthèse reproduite dans le tableau ci-après.

Les méthodes de collecte des données pour les actifs de transport

Types d'actifs	Techniques de collecte des données sur l'état des infrastructures	Fréquence
Routes	Les données sur l'état de la chaussée sont recueillies en faisant appel à un analyseur automatique des routes. Les données recueillies comprennent celles qui se rapportent aux lacunes des surfaces et au confort dans la conduite; des images de la chaussée sont captées tous les 10 m. Les données automatisées sont intégrées dans l'Indice de la qualité de la chaussée. Les routes en gravier sont inspectées visuellement. L'inspection visuelle se déroule en roulant pour évaluer l'état de la route, pour recenser les points problématiques et pour prioriser les traitements. Les réparations ponctuelles sont apportées dans les cas nécessaires.	• Autoroute de la Ville : tous les 2 ans • Artères et voies collectrices : tous les 3 ans • Routes et ruelles locales : tous les 5 ans • Routes en gravier : 2 fois par an (au printemps et à l'automne)
Ponts et ponceaux	Les ponts et les ponceaux sont inspectés conformément aux exigences du Manuel d'inspection des structures de l'Ontario.	• <i>Tous les 2 ans.</i> <i>Note : Pour les ponceaux dont les tabliers font de 3 à 6 mètres, on peut porter à 4 ans l'intervalle qui s'écoule entre les inspections.</i>
Autres ouvrages	Les ponceaux de taille moyenne et de taille modeste sont inspectés selon une approche fondée sur les risques. Des murs de rétentions sont inspectés conformément aux exigences du Manuel d'inspection des structures de l'Ontario. L'évaluation de l'état des murs antibruit et des glissières de sécurité est menée dans des inspections visuelles sur les lieux et est essentiellement réactive.	• Ponceaux de taille moyenne et de taille modeste : généralement une fois tous les 10 ans. <i>Note : La Ville mène actuellement un programme pour inspecter tout l'inventaire des ponceaux de taille moyenne et de taille modeste; toutefois, les ponceaux n'ont pas encore été tous inspectés.</i>



Types d'actifs	Techniques de collecte des données sur l'état des infrastructures	Fréquence
Transport actif	Évaluation de l'état de l'ensemble de la chaussée, menée par les Services de gestion des actifs. Évaluation détaillée menée par la Direction générale des travaux publics pour cerner les risques de trébucher et les besoins en entretien.	• Évaluation de l'état de l'ensemble de la chaussée : tous les 2 ans • Évaluation détaillée des dangers et de l'entretien : chaque année
Infrastructures de stationnement et routières	Les bâtiments et les terrains de stationnement des Services des routes sont inspectés conformément aux exigences des différents organismes réglementaires et des différentes normes comme le Code du bâtiment de l'Ontario, le Code national du bâtiment et les codes de l'Ordre des ingénieurs de l'Ontario (Professional Engineers Ontario).	• Bâtiments des Services des routes : tous les 10 ans • Infrastructures de stationnement : tous les 5 ans
Biens d'équipement pour le stationnement	Inspections physiques de chaque machine en faisant appel à une procédure d'inspection normalisée. Les résultats sont enregistrés et saisis dans le logiciel Excel, et on attribue à chaque machine une note de l'état d'après les résultats.	• Chaque année
Parc automobile des Services des routes, du stationnement et de la circulation automobile	Inspection et entretien.	• 6 mois et calendrier d'entretien du constructeur de l'équipement d'origine
Actifs de la circulation automobile	Inspection pendant l'entretien préventif annuel.	• Chaque année • Les armoires et les UCR sont inspectées tous les 6 mois.



D’après les données sur l’état des infrastructures, étoffées par les connaissances et le jugement professionnel de l’expert de la question, on évalue l’état des actifs sur un barème dont les notes sont comprises entre « Très satisfaisant » et « Très médiocre », comme l’indique le tableau ci-après.

Barème en cinq points pour l’état des actifs de transport

Notation	Description de la note	Indice de la qualité de la chaussée	Indice de l’état des ponts	Barème sur 100 points	Indice de l’état des installations (IEI) ¹	Indice d’après le rendement	Opinion de l’expert de la question	Reliquat de la durée utile	Reliquat de la durée utile
		(Routes)	(Ponts, ponceaux et autres ouvrages)	(Trottoirs et sentiers)	(Bâtiments et terrains de stationnement des Services des routes)	(Bornes de recharge des VE)	(Feux de circulation)	(Biens d’équipement du stationnement et de la circulation automobile)	(Parc automobile des Services des routes, du stationnement et de la circulation automobile)
Très satisfaisant	État physique sain Aucun risque de défaillance à court terme et aucune intervention nécessaire.	De 80 à 100	De 80 à 100	De 80 à 100	De 0 % à 2 %	Rendement attendu	Opinion de l’expert	>75 %	>75 %
Satisfaisant	Adapté pour aujourd’hui Acceptable; au milieu de la durée de service prévue.	De 60 à 80	De 70 à 80	De 60 à 80	De 2 % à 5 %			51 % - 75 %	51 % - 75 %
Passable	Attention à porter aux infrastructures Les signes de détérioration réclament l’attention, certains éléments accusent des lacunes.	De 40 à 60	De 60 à 70	De 40 à 60	De 5 % à 15 %	Rendement limité		26 % - 50 %	26 % - 50 %
Médiocre	Augmentation du risque de perturber le service Approche de la fin de la durée utile; état inférieur à la norme; une grande partie du réseau est considérablement détériorée.	De 20 à 40	De 40 à 60	De 20 à 40	De 15 % à 30 %			0 % - 25 %	0 % - 25 %
Très médiocre	Inadapté au maintien en service (infrastructures bâties/Proche de la fin de la durée utile (parc automobile) Proximité ou dépassement de la fin de la durée utile prévue; signes généralisés de détérioration avancée; certains actifs bâtis pourraient être inutilisables.	Moins de 20	Moins de 40	Moins de 20	Plus de 30%	Rendement médiocre		<0 % (hors du cycle de la durée utile)	<0 % (hors du cycle de la durée utile)

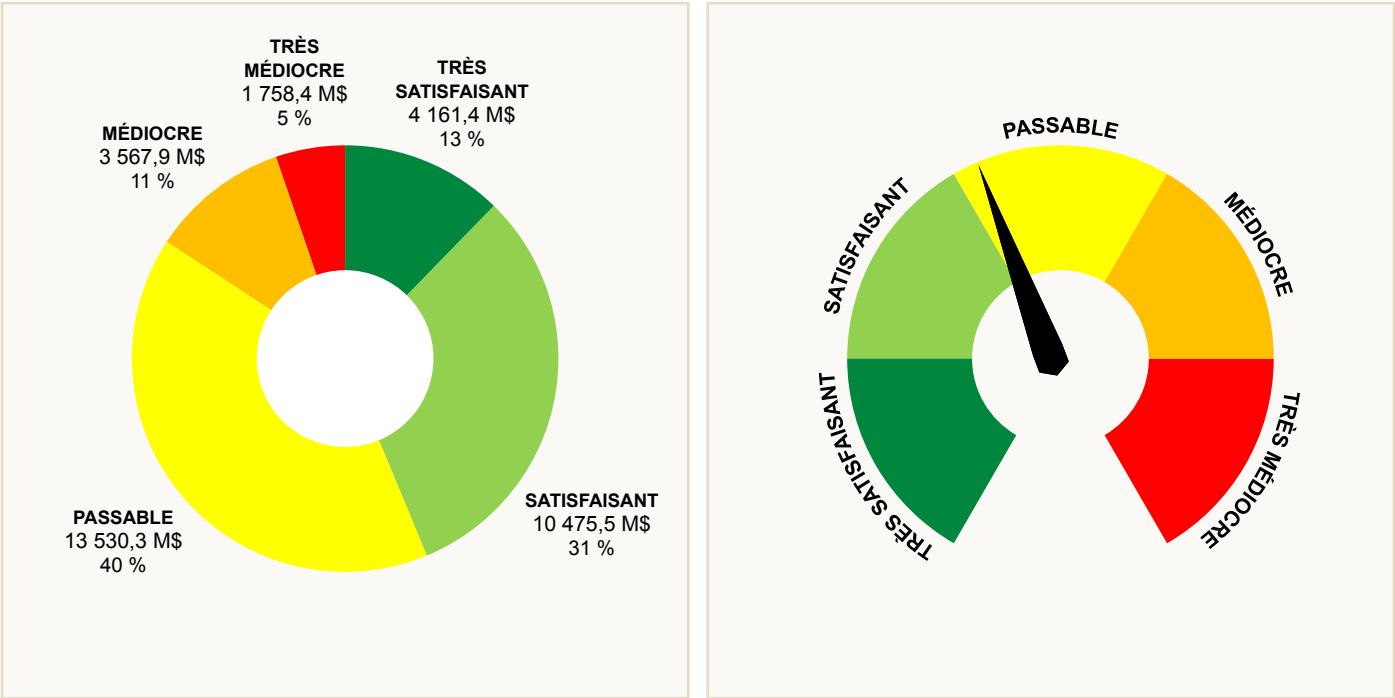
1 : IEI = 0 ou aucun entretien reporté n’est déclaré, ou encore, l’entretien obligatoire est déclaré, mais n’a pas encore été reporté, la déclaration de l’état se fonde sur la durée utile type utilisée, à savoir :

Condition	Très satisfaisant	Satisfaisant	Passable	Médiocre	Très médiocre
Durée utile type utilisée	< 40 %	40 % – 70 %	70 % – 90 %	90 % – 100 %	≥ 100 %

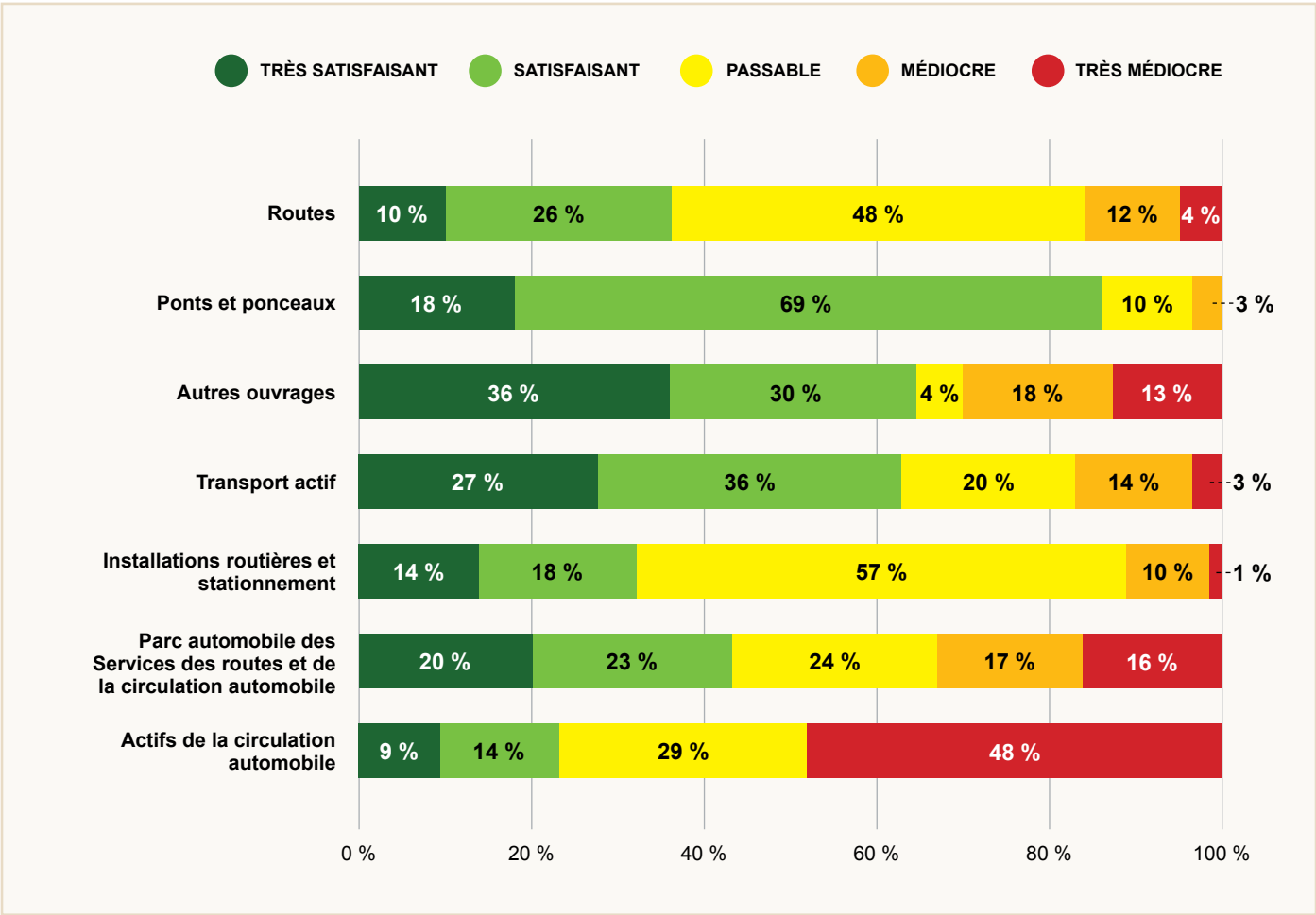


Dans l'ensemble, l'état des actifs des Services de transport est passable ou satisfaisant et les figures ci après font état de la répartition des différentes catégories d'actifs. Les pourcentages de la répartition selon l'état des actifs sont pondérés d'après la valeur à neuf.

Le profil de l'état de l'ensemble des actifs des Services de transpor



Profil des actifs des Services de transport



Le compte rendu sur l'état des actifs exclut les lampadaires et les clignotants, qui sont inclus dans un plan détaillé de gestion des actifs qui est en cours de rédaction. L'information sur ces actifs sera captée dans la prochaine mise à jour de ce plan.



Les niveaux de service

3.1 LE CONTEXTE DES NIVEAUX DE SERVICE

Les infrastructures de la Ville existent pour servir les clients. Les niveaux de service permettent de mesurer le service effectivement offert, ce qui permet de prendre des décisions sur les infrastructures d'après les services qu'elles assurent, au lieu de simplement s'en remettre à leur état. Le Règlement exige que le Plan de gestion des actifs comprenne, pour chaque catégorie d'actifs, les niveaux de service que la municipalité propose d'assurer pour chacune des 10 années suivant l'année de la publication de ce plan.

Le Plan de la gestion des actifs des Services de transport établit les indicateurs des niveaux de service et fait état des niveaux de service actuellement offerts. Les indicateurs cadrent avec les objectifs de la Ville et confirment que les actifs des Services de transport doivent être gérés pour :

- aménager un réseau routier bien connecté, qui sert les automobilistes, les piétons, les cyclistes et les transporteurs de biens;
- inclure les ponts destinés aux différents usagers et types de véhicules;
- s'étendre à un réseau de transport actif qui est connecté et accessible;
- prévoir un nombre suffisant de places de stationnement pour les voitures et les vélos;
- offrir la sécurité, le confort et la mobilité pour tous les usagers de la route, quels que soient leur âge, leur niveau d'aptitude physique ou leur mode de transport;
- réduire les émissions associées aux opérations et aux établissements de la Ville;
- rehausser la résilience pour lutter contre les épisodes météorologiques extrêmes et les dérèglements climatiques;
- assurer l'entretien des routes, des ouvrages, des trottoirs, des sentiers et des autres actifs pour veiller à ce qu'ils soient en bon état;
- fournir à long terme des services durables et abordables.



3.2 LES NIVEAUX DE SERVICE HISTORIQUES ET ACTUELS

Le tableau ci-après fait état des niveaux de service des Services de transport. Le rendement dont fait état ce rapport porte sur :

- les résultats rétrospectifs, soit les niveaux de service déclarés dans la version précédente du Plan de gestion des actifs;
- les résultats actuels, soit les niveaux de service actuellement assurés par la Ville d'après les renseignements disponibles les plus récents.



Niveaux de service des Services de transport

Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaires	Niveaux de service techniques	Rendement rétrospectif (2019)	Rendement actuel (2023)
Capacité et utilisation	Description et cartes du réseau routier de la municipalité et niveau de connectivité ^{2*}	Nombre de kilomètres voies de circulation de chacune des artères, des routes collectrices et des routes locales en proportion de la superficie en kilomètres carrés du territoire de la municipalité*	Artères : 1,19 Routes collectrices : 1,38 Routes locales : 1,89	Artères : 1,18 Routes collectrices : 1,37 Routes locales : 1,98
	Description de l’achalandage qui par les ponts municipaux (par exemple les véhicules lourds de transport, les véhicules automobiles, les véhicules d’urgence, les piétons et les cyclistes) ^{3*}	Pourcentage des ponts soumis à des restrictions de charge ou de gabarit*	3 %	3 %
	Prévoir un réseau de transport actif qui est connecté et qui assure l’accessibilité de l’ensemble du territoire de la Ville.	Pourcentage des routes conformes à la politique sur les trottoirs de la Ville (routes locales dotées d’un trottoir et artères et routes collectrices dotées de trottoirs des deux côtés dans la zone urbaine et dans les villages)	Non déclaré	38 %
		Pourcentage des artères et des routes collectrices conformes à la politique de la Ville pour les infrastructures cyclables (dotées d’une infrastructure cyclable exclusive dans la zone urbaine et dans les villages)	Non déclaré	20 %
		Longueur totale des sentiers (km)	Non déclaré	353 km
	Prévoir des places de stationnement pour les voitures et les vélos sur l’ensemble du territoire de la Ville.	Nombre de places de stationnement aménagées par la Ville pour les voitures (terrains de stationnement et places de stationnement sur rue) et les vélos.	Non déclaré	Voitures (places sur rue payantes) : 3 790 Voitures (places payantes hors rue) : 2 749 Vélos : 5 660

2 : On peut consulter les cartes du réseau routier de la Ville dans l’annexe C4, l’annexe C5 et l’annexe C9 du Plan officiel.

3 : Les ponts de la Ville permettent de servir différents utilisateurs, dont les piétons, les cyclistes et les automobilistes (y compris les véhicules légers, les camions moyens et lourds, les autobus, les motocyclettes et les trottinettes). Ils permettent de se déplacer pour se rendre au travail, dans les magasins, dans les établissements de loisirs et de divertissements, pour répondre à des besoins à caractère professionnel, pour les services d’urgence, pour les études, pour le transport en commun, pour le transport des marchandises et pour la logistique.



Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaires	Niveaux de service techniques	Rendement rétrospectif (2019)	Rendement actuel (2023)
Fonctions	Assurer la sécurité des déplacements pour tous les usagers.	Nombre de collisions ayant causé des blessures mortelles et graves par tranche de 100 000 habitants (moyenne mobile sur cinq ans).	15,3	12,3 (2022)
	Réduire les émissions attribuables aux activités et aux installations de la Ville.	Émissions annuelles de GES attribuables aux bâtiments des Services de transport par millier de pieds carrés (tonnes de CO ₂ e).	Non déclaré	2,3 t/1 000 pi ²
		Émissions annuelles de GES attribuables au parc automobile des Services de transport (tonnes de CO ₂ e).	Non déclaré	10 814 t
	Réduire les émissions associées au transport dans la collectivité.	Émissions annuelles de GES de la collectivité attribuables au transport sur route (kt de CO ₂ e).	1 948 kt	2 094 kt
	Accroître la résilience aux phénomènes météorologiques extrêmes et aux effets des changements climatiques.	Pourcentage des installations dotées d’une génératrice de secours pour les systèmes critiques.	Non déclaré	9 %
	Promouvoir des résultats équitables dans l’ensemble de la collectivité.	Indice de l’état de la chaussée (IEC) des routes en moyenne dans les secteurs très inquiétants pour l’équité par rapport aux autres secteurs de la Ville.	Non déclaré	Vive inquiétude pour l’équité : 51,4 (Autres secteurs de la Ville : 57,6)
		Proportion des routes conformes à la politique sur les trottoirs de la Ville dans les secteurs très inquiétants pour l’équité par rapport aux autres secteurs de la Ville (dans la zone urbaine).	Non déclaré	Vive inquiétude pour l’équité : 46 % (Autres secteurs de la Ville: 35 %)
		Proportion des artères et des routes collectrices conformes à la politique de la Ville pour les infrastructures cyclables dans les secteurs très inquiétants pour l’équité par rapport aux autres secteurs de la Ville (dans la zone urbaine).	Non déclaré	Vive inquiétude pour l’équité : 26 % (Autres secteurs de la Ville: 19 %)
	Prévoir des mesures d’incitation et des options pour encourager et favoriser les déplacements en faisant appel à tous les modes de transport (surtout les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun).	Part des modes durables.	Non déclaré	Ensemble de la Ville : 41,5 % (2022) Dans la Ceinture de verdure : 50,6 % (2022)



Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaires	Niveaux de service techniques	Rendement rétrospectif (2019)	Rendement actuel (2023)
Fiabilité	Veiller à ce que les actifs de transport restent en bon état.	Pour les routes asphaltées, valeur moyenne de l'indice de l'état de la chaussée (IEC sur un barème de 0 point à 100 points)*	59	57
		Pour les routes en gravier, indice moyen de l'état de la surface (de très satisfaisant à très médiocre sur un barème de 5 points)*	Satisfaisant	Satisfaisant
		Pour les ponts, valeur moyenne de l'indice de l'état des ponts (ICP sur un barème de 0 point à 100 points)*	74	74
		Pour les ponceaux (structurels), valeur moyenne de l'indice de l'état des ponts (ICP sur un barème de 0 point à 100 points)*	67	78
		Pourcentage des autres ouvrages dont l'état est passable ou meilleur.	55 %	69 %
		Pourcentage des actifs du transport actif dont l'état est passable ou meilleur.	88 %	83 %
		Pourcentage des infrastructures et des biens d'équipement du stationnement et des routes dont l'état est passable ou meilleur.	Non déclaré	89 %
		Pourcentage des actifs des Services des routes et des Services de la circulation dont l'état est passable ou meilleur.	88 %	67 %
		Pourcentage des actifs de la circulation automobile dont l'état est passable ou meilleur .	Non déclaré	52 %
Abordabilité	Fournir à long terme des services durables et abordables.	Ratio de financement pour le renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les routes.	Not reported	0,3 %
		Ratio de financement pour le renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les ponts et les ponceaux.	Non déclaré	0,3 %
		Ratio de financement pour le renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les autres ouvrages.	Non déclaré	0,7 %
		Ratio de financement pour le renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour le transport actif.	Non déclaré	2,0 %
		Ratio de financement pour le renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les infrastructures et les biens d'équipement du stationnement et des routes.	Non déclaré	1,0 %
		Ratio de financement pour le renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour le parc automobile des Services des routes, du stationnement et de la circulation automobile.	Non déclaré	0,8 %
		Ratio de financement pour le renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les actifs de la circulation automobile.	Not reported	0,5 %

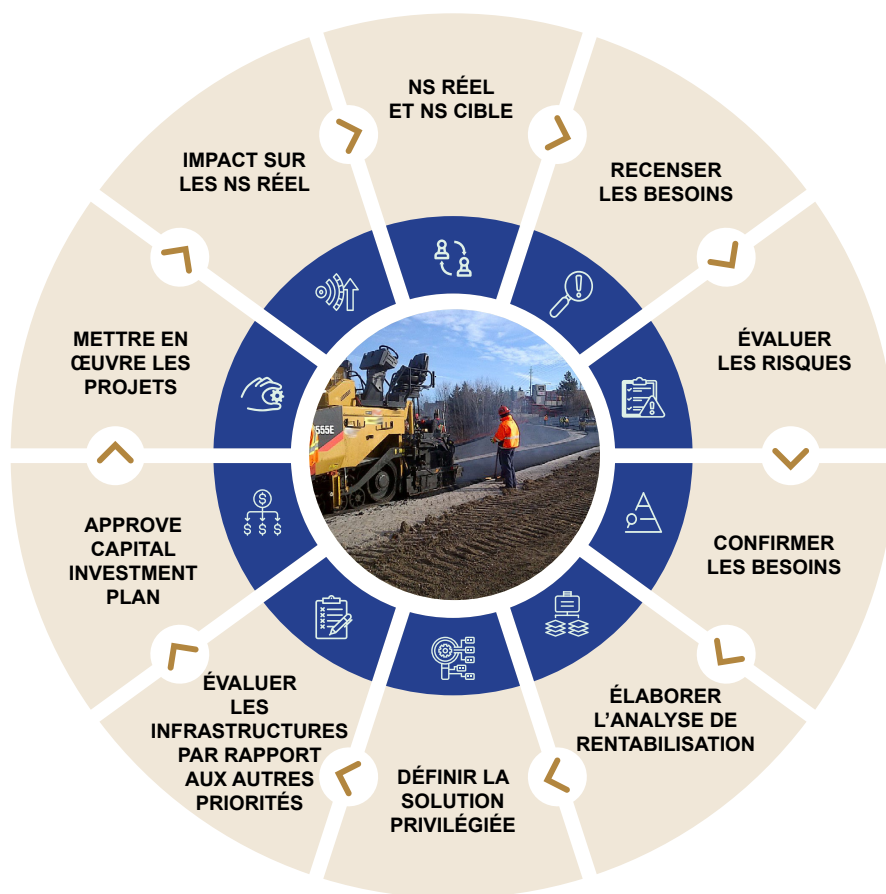
*Obligatoire en vertu du Règlement de l'Ontario 588/17. Cf. l'appendice A pour de plus amples renseignements.



La stratégie de gestion des actifs

4.1 LES PRATIQUES, LES PROCÉDURES ET LES OUTILS

Le Règlement exige que le Plan de gestion des actifs définisse une stratégie de gestion du cycle de la durée utile en ce qui a trait aux actifs de chaque catégorie d'actifs pour la durée de 10 ans de ce plan. L'un des grands objectifs de la gestion des actifs consiste à confirmer les objectifs de la Ville et à s'assurer qu'ils cadrent avec ses plans financiers à long terme. Le Conseil municipal peut ainsi prendre des décisions en connaissance de cause et définir clairement l'orientation des moyens à prendre pour permettre à la Ville de mettre en équilibre les niveaux de service, les risques et les coûts.



La Ville a des pratiques bien établies pour évaluer le risque de ne pas respecter les normes des niveaux de service collectifs et techniques et pour déterminer les activités de calcul des coûts les plus faibles pour le cycle de la durée utile afin de réduire les risques à des niveaux satisfaisants et les coûts correspondants pour prendre ces risques. Le Plan de gestion des actifs comprend les prévisions des besoins liés à la réalisation des niveaux de service cibles et les compare au budget planifié afin de déterminer les déficits ou les excédents du secteur d'activité.

Les différentes activités du cycle de la durée utile sont exercées par différents secteurs de la direction générale. Le processus de gestion des actifs est l'occasion d'adopter une vue d'ensemble du cycle de la durée utile des actifs et de recenser les actifs pour lesquels il serait utile de concevoir la mise en œuvre des stratégies du cycle de la durée utile. Il est important que chaque type d'actif réunisse un ensemble approprié d'activités sur leur durée utile et que le personnel qui interagit avec les actifs connaisse les relations entre les différentes activités et leur impact sur les coûts, les risques et les niveaux de service.



4.2 LA CROISSANCE, L'AMÉLIORATION ET LE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Dans la mise au point du Plan de gestion des actifs des Services de transport, nous avons préparé une estimation préliminaire du coût de la réalisation des niveaux de service cibles. L'estimation est établie d'après les données de 2024 et comprend les prévisions :

- des besoins en croissance d'après l'Étude du contexte des redevances d'aménagement de 2024 pour l'ensemble de la Ville et pour certains secteurs (15 mars 2024), le Rapport modificatif de l'Étude du contexte des redevances d'aménagement et les règlements municipaux de 2024 (octobre 2024) et la Stratégie et *le Règlement municipal sur les redevances d'aménagement de la collectivité* de 2022, ce qui est nécessaire pour servir la population de plus en plus nombreuse.⁴
- des besoins en améliorations censés correspondre au budget planifié, ce qui est nécessaire pour améliorer les services, pour respecter les normes nouvelles ou à jour ou pour se pencher sur l'accessibilité;
- des besoins en renouvellement d'après la modélisation du cycle de la durée utile, les missions de vérification de l'état des bâtiments et des besoins prévus pour le renouvellement selon le cycle de la durée utile du parc automobile, ce qui est nécessaire pour veiller à ce que les biens restent en bon état.⁵ Ces activités comprennent les travaux majeurs de réparation, de remise à neuf et de remplacement;
- des autres besoins en renouvellement des routes au moment opportun en assurant la coordination dans le cadre d'autres projets, ainsi qu'en exerçant des activités liées au renouvellement qui ne permettent pas d'améliorer directement l'état des actifs (dont la planification, l'évaluation de l'état des actifs et les inspections), et qui sont catégorisés sous la rubrique « Renouvellement – Divers » afin de les distinguer dans l'analyse du financement, en supposant qu'elles représentent une valeur égale au budget planifié.

4 : Les besoins en croissance ne tiennent compte que des projets qui sont jugés abordables et ne comprennent pas tous les projets à réaliser pour assurer la croissance (soit les projets du « concept des réseaux » du Plan directeur des transports). Les besoins en croissance (et l'Étude du contexte des redevances d'aménagement) seront actualisés en 2025 d'après les projets d'infrastructures indiqués dans la mise à jour du Plan directeur des transports.

5 : Les besoins en renouvellement sont censés être égaux au budget planifié pour les murs antibruit, les feux de circulation, les caméras de surveillance de la circulation, les dignotants et les lampadaires. Les prévisions des besoins en renouvellement n'étaient pas disponibles pour les routes en gravier, les murs de soutènement, les glissières de sécurité et les passages piétonniers.



La population d’Ottawa devrait se chiffrer à 1,4 million d’habitants d’ici 2046, ce qui représente une hausse de 40 % sur 2018, comme l’indique la synthèse du tableau ci-après. Cette croissance pèsera sur les actifs et les services existants et pourrait obliger à faire appel à des actifs nouveaux ou augmentés pour répondre aux besoins grandissants.

Les projections de la population de la Ville d’Ottawa pour 2046

	Projections pour 2046	Croissance depuis 2018
Population	1 409 650	402 150
Ménages	590 600	194 800
Emplois	827 000	189 500

Source : Rapport au Conseil municipal sur le nouveau Plan officiel (ACS2021-PIE-EDP-0036), octobre 2021.

Le tableau ci-après fait la synthèse des besoins projetés pour la croissance, l’amélioration et le renouvellement des actifs des Services de transport.

Prévision des besoins en croissance et en améliorations pour les transports

Catégories d’actifs	Ensemble des besoins sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)		
	Croissance ⁶	Amélioration	Total
Routes, ponts et ponceaux, autres ouvrages, transport actif et infrastructures de la circulation automobile ⁷	1 418,5 \$	498,9 \$	1 917,4 \$
Installations et biens d’équipement pour le stationnement et les routes	10,6 \$	Sans objet	10,6 \$
Parc automobile des Services des routes, des Services de stationnement et des Services de circulation automobile	19,4 \$	Sans objet	19,4 \$
Total	1 448,5 \$	498,9 \$	1 947,3 \$

Les chiffres étant arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts..

6 : Les besoins en croissance présentés dans le Plan de gestion des actifs des Services de transport sont établis d’après l’Étude du contexte des redevances d’aménagement de l’ensemble de la Ville et de certains secteurs pour 2024 (mars 2024), qui comprend une prévision des investissements qui est limitée par les contraintes financières. Le Plan directeur des transports (juin 2025) fait aussi état du réseau « d’après les besoins » sans contraintes pour répondre aux besoins en mobilité liés à la croissance et pour permettre à la Ville d’atteindre ses objectifs de mobilité. Le Réseau d’après les besoins fait intervenir des investissements supplémentaires considérables dans les infrastructures de transport, qui ne sont pas exprimés dans le Plan de gestion des actifs des Services de transport (juin 2025). Il en sera tenu compte dans la prochaine mise à jour du Plan de gestion des actifs des Services de transport.

7 : Les besoins en croissance dans les différentes catégories d’actifs sont agrégés parce que les données de l’Étude du contexte des redevances d’aménagement ne font pas la distinction des besoins selon les catégories d’actifs



Prévision des besoins en renouvellement pour le transport

	Ensemble des besoins sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)		
Catégories d'actifs	Renouvellement	Renouvellement -Divers	Total
Routes asphaltées	2 590,6 \$	472,4 \$	3 063,0 \$
Ponts et ponceaux	1 054,3 \$	36,6 \$	1 090,9 \$
Autres ouvrages	286,6 \$	0,0 \$	286,6 \$
Transport actif	309,9 \$	1,1 \$	311,0 \$
Installations et biens d'équipement pour le stationnement et les routes	194,8 \$	0,0 \$	194,8 \$
Parc automobile des Services des routes, des Services de stationnement et des Services de circulation automobile	10,5 \$	0,0 \$	140,5 \$
Infrastructures de la circulation automobile	52,3 \$ ⁸	0,0 \$	52,3 \$
Total	4 629,0 \$	510,2 \$	5 139,2 \$

Les chiffres étant arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts.

8 : En l'absence d'une prévision fiable des besoins en renouvellement projetés pour les actifs des Services de la circulation automobile, nous avons supposé que ces besoins cadreraient avec le budget projeté sur 10 ans.



Conformément au règlement d'application, il faut aussi tenir compte, dans la planification de la gestion des actifs, des objectifs du Plan directeur sur les changements climatiques de la Ville pour les stratégies de maîtrise afin de ralentir les impacts des dérèglements climatiques, par exemple en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, et pour les stratégies d'adaptation destinées à réduire les impacts négatifs associés aux dérèglements climatiques existants et projetés. Dans le Plan de gestion des actifs, on estime les coûts supplémentaires projetés à engager en raison des dérèglements climatiques, comme l'indique le tableau ci-après. Il s'agit d'estimations préliminaires établies d'après les données disponibles les plus récentes, qui seront affinées au fil du temps.

Estimation des surcoûts projetés attribuables aux dérèglements climatiques pour les Services de transport

Surcoûts attribuables aux dérèglements climatiques	Total estimatif des surcoûts sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)
Augmentation des frais d'exploitation et d'entretien en raison des impacts à long terme graduels des dérèglements climatiques ⁹	18,8 \$
Augmentation des coûts du renouvellement des infrastructures en raison des impacts à long terme graduels des dérèglements climatiques ⁹	261,0 \$
Augmentation des coûts d'exploitation et d'entretien attribuable aux épisodes météorologiques extrêmes ¹⁰	14,8 \$
Augmentation des coûts des infrastructures pour la mise en œuvre des mesures de maîtrise des dérèglements climatiques, dont l'électrification du parc automobile municipal et la rénovation des immeubles ¹¹	817,5 \$
Total	1 112,1 \$

Les estimations ne captent pas les dommages causés aux infrastructures par les épisodes météorologiques catastrophiques ou extrêmes (comme les tornades), l'augmentation des besoins en renouvellement des infrastructures en raison de la détérioration accélérée des actifs, la hausse des coûts de la croissance pour répondre aux impératifs des changements climatiques, l'augmentation des coûts du renouvellement des infrastructures pour les actifs distincts des bâtiments (par exemple le parc automobile et l'équipement), et enfin, les impacts graduels à long terme imputables aux risques climatiques distincts de la chaleur extrême, des précipitations extrêmes et des cycles de gel-dégel.

9 : Les coûts estimatifs attribuables aux impacts graduels à long terme des dérèglements climatiques sont calculés d'après l'étude intitulée « [Projet Chiffrer les impacts du changement climatique sur l'infrastructure publique](#) » du Bureau de la responsabilité financière de l'Ontario.

10 : Les coûts estimatifs d'exploitation et d'entretien attribuables aux épisodes météorologiques extrêmes sont établis d'après les données financières rétrospectives de la Ville et les rapports du Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) pour les récents épisodes météorologiques importants.

11 : Les dépenses en immobilisations estimatives à engager pour mettre en œuvre les mesures destinées à enrayer les dérèglements climatiques sont établies d'après l'étude Évolution énergétique (2020) et selon les études subséquentes détaillées comme la Stratégie de verdissement du parc automobile.



4.3 L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN

La Ville met au point des stratégies d'exploitation pour assurer les services; ces stratégies portent sur la consommation de ressources comme les ressources humaines, l'énergie, les produits chimiques et les matériaux. Les stratégies d'entretien correspondent aux activités permanentes et régulières à exercer pour continuer d'exploiter les actifs, notamment les cas dans lesquels des parties des actifs tombent en panne et doivent être réparées immédiatement pour veiller à ce que les actifs soient à nouveau opérationnels.

Les nouveaux actifs acquis ou construits par la Ville dans le cadre de la croissance donnent lieu à d'éventuels surcoûts d'exploitation et d'entretien, en plus des dépenses actuelles. Il est crucial pour la Ville d'évaluer ces coûts prospectifs et leur abordabilité en prenant des décisions sur l'acquisition ou la construction de nouveaux actifs.



La stratégie du financement

Le Règlement exige que le Plan de gestion des actifs définisse une stratégie financière en ce qui a trait aux actifs de chaque catégorie d'actifs pour la durée de 10 ans du Plan. La Ville continue d'investir judicieusement dans le maintien des infrastructures et a augmenté ses investissements dans les immobilisations pour qu'ils cadrent avec ses plans financiers à long terme. Les cibles recommandées pour le financement dans le cadre du Programme de gestion intégrale des actifs 2017 portaient essentiellement sur le maintien en bon état des infrastructures indispensables. Il faudra mettre à jour les plans financiers à long terme lorsque les nouveaux niveaux de service auront été définis pour en assurer la viabilité financière.

5.1 L'HISTORIQUE DES DÉPENSES

Pour consulter l'information sur les dépenses antérieures d'exploitation et d'immobilisations, veuillez consulter les documents budgétaires annuels de la Ville pour les années antérieures. Il faut noter que les valeurs budgétaires rétrospectives jouent le rôle d'estimations des dépenses et que les dépenses réelles peuvent être différentes des provisions budgétées indiquées.

5.2 LA PRÉVISION DES DÉPENSES

Au cours des 10 prochaines années, la Ville continuera d'investir dans les infrastructures pour répondre aux besoins opérationnels, réagira aux besoins en renouvellement, assurera la croissance et apportera des améliorations. Le budget de fonctionnement planifié est établi d'après le budget de fonctionnement prévisionnel 2024 des Services de stationnement, des Services des routes et des Services de la circulation automobile, des Services de planification des transports et des autres services de soutien communautaires, et le budget des immobilisations planifié est établi d'après le budget prévisionnel des immobilisations décennal de 2024 de la Ville.



Prévision budgétaire des Services de transport

Constituantes	Prévisions budgétaires (en millions de dollars de 2024)										Total
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
Budget d'exploitation ¹²	212,0 \$	222,8 \$	232,3 \$	242,3 \$	253,0 \$	264,2 \$	276,2 \$	288,9 \$	302,4 \$	316,8 \$	2 611,0 \$
Budget des immobilisations – croissance	88,3 \$	104,4 \$	70,5 \$	86,2 \$	81,3 \$	83,3 \$	56,6 \$	69,2 \$	70,2 \$	61,4 \$	771,5 \$
Budget des immobilisations – amélioration	46,8 \$	81,2 \$	96,1 \$	113,0 \$	36,1 \$	22,8 \$	25,6 \$	24,5 \$	26,1 \$	26,7 \$	498,9 \$
Budget des immobilisations – réfection	178,1 \$	142,7 \$	135,5 \$	142,4 \$	148,0 \$	150,7 \$	153,1 \$	153,7 \$	158,3 \$	166,0 \$	1 528,5 \$
Budget des immobilisations – divers	49,4 \$	53,9 \$	49,9 \$	54,5 \$	50,2 \$	47,8 \$	48,9 \$	48,9 \$	53,2 \$	53,6 \$	510,2 \$

Les chiffres étant arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts.

12 : Les valeurs représentées correspondent aux besoins nets du budget d'exploitation après récupération des dépenses et recettes.



L'analyse du financement

Le Règlement exige de faire la synthèse, dans le Plan de gestion des actifs, de l'indication du financement annuel à consacrer, selon les projections, aux activités du cycle de la durée utile. Si, d'après le financement disponible projeté, la municipalité comptabilise un déficit du secteur d'activité pour les activités du cycle de la durée utile indiquées, le Règlement oblige à fournir une explication sur les moyens grâce auxquels la municipalité gèrera les risques qu'elle court si elle n'exerce pas les activités nécessaires pendant le cycle de la durée utile des actifs.

Il faut comparer le financement des immobilisations projeté aux budgets planifiés afin de recenser les déficits (ou les « lacunes ») potentiels du secteur d'activité, les risques qui pourraient se produire pour les services, ainsi que les stratégies à adopter pour enrayer ces risques.

6.1 LE DÉFICIT DU SECTEUR D'ACTIVITÉ

Le Plan de gestion des actifs permet de prévoir la situation de la Ville dans 10 ans en ce qui a trait à certains investissements consacrés par la Ville aux actifs et dans la gestion de ses actifs. Le déficit du secteur d'activité correspond à la différence entre les besoins prévus en investissements dans les infrastructures et les investissements que la Ville a budgétés. C'est pourquoi les déficits du secteur d'activité pourront changer et changeront effectivement en raison des changements qui interviendront dans les politiques, dans les plans directeurs, dans la population, dans les services offerts, dans l'inventaire des actifs ou dans les investissements de la Ville et des autres de gouvernement. Au cours des 10 prochaines années, le total des besoins en actifs des Services de transport est supérieur au budget planifié ce qui donne un déficit du secteur d'activité. Le lecteur trouvera dans le tableau et la figure ci après la synthèse des besoins en investissements prévus, des budgets planifiés et des déficits du secteur d'activité des actifs des Services gouvernementaux et des Services de technologie de l'information.



Déficit dans le secteur d'activité des immobilisations des Services de transport

Catégories d'actifs	Besoins sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)	Financement sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)	Déficit sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)
Croissance			
Transport actif, ponts et ponceaux, autres ouvrages, routes et infrastructures de la circulation automobile	1 418,5 \$	741,8 \$	(676,7 \$)
Installations et biens d'équipement du stationnement et des routes	10,6 \$	17,1 \$	6,5 \$
Routes, parc automobile des Services des routes, des Services du stationnement et des Services de la circulation automobile	19,4 \$	12,6 \$	(6,8 \$)
Total pour la croissance	1 448,5 \$	771,5 \$	(677,0 \$)
Amélioration			
Tous les actifs du transport	498,9 \$	498,9 \$	-
Total pour l'amélioration	498,9 \$	498,9 \$	-
Renouvellement			
Routes	2 590,6 \$	665,5 \$	(1 925,1 \$)
Ponts et ponceaux	1 054,3 \$	274,3 \$	(780,0 \$)
Autres ouvrages	286,6 \$	236,8 \$	(49,8 \$)
Transport actif	309,9 \$	153,4 \$	(156,5 \$)
Actifs de la circulation automobile	52,3 \$	52,3 \$	-
Installations et biens d'équipement du stationnement et des routes	194,8 \$	60,7 \$	(134,1 \$)
Routes, parc automobile des Services des routes, des Services du stationnement et des Services de la circulation automobile	140,5 \$	85,6 \$	(55,0 \$)
Total pour le renouvellement	4 629,0 \$	1 528,5 \$	(3 100,5 \$)



Catégories d'actifs	Besoins sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)	Financement sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)	Déficit sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)
Renouvellement – Divers			
Routes ¹³	472,4 \$	472,4 \$	-
Ponts et ponceaux	36,6 \$	36,6 \$	-
Autres ouvrages	-	-	-
Autres ouvrages	1,1 \$	1,1 \$	-
Transport actif	-	-	-
Actifs de la circulation automobile	-	-	-
Installations et biens d'équipement du stationnement et des routes	-	-	-
Renouvellement – Divers : Total	510,2 \$	510,2 \$	-
Total global	7 086,6 \$	3 309,1 \$	(3 777,5 \$)

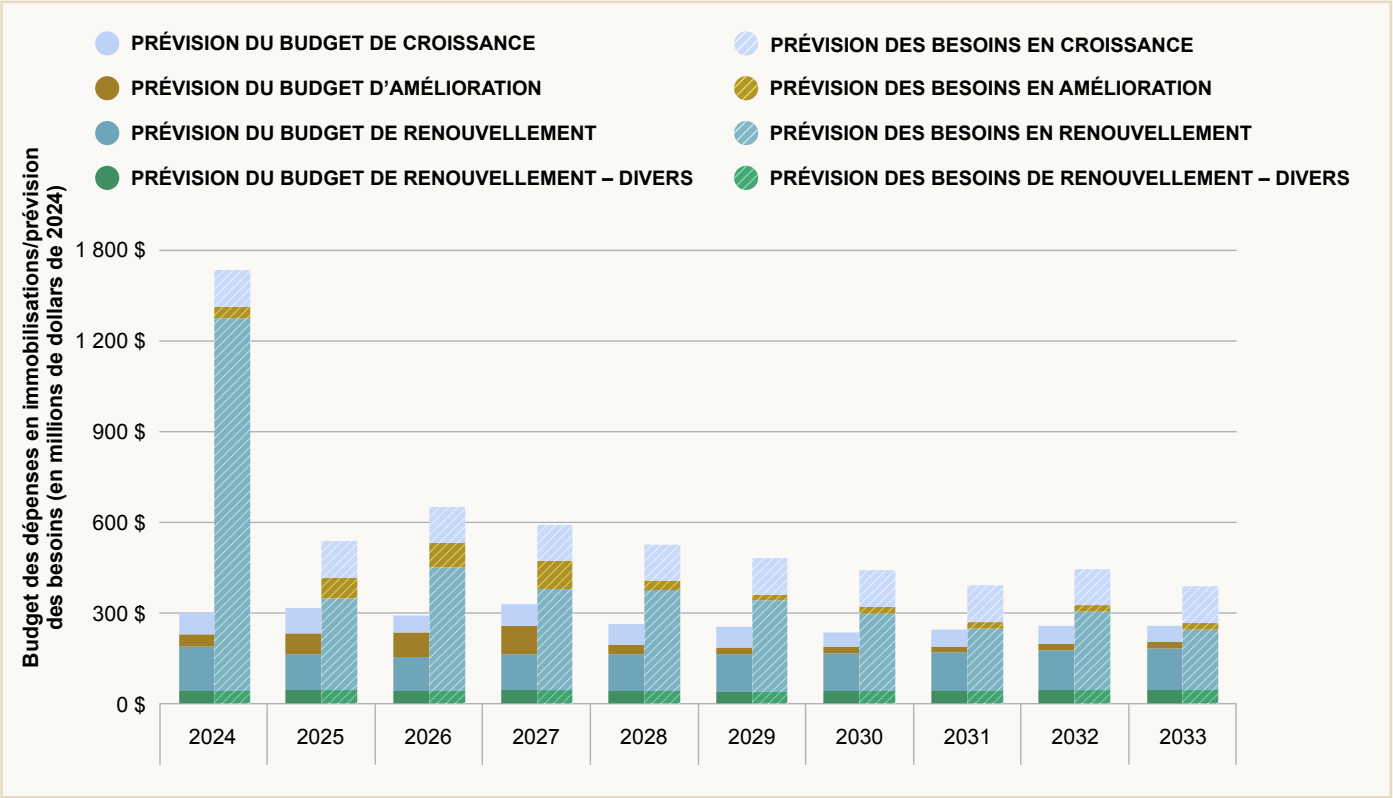
Les chiffres étant arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts.

Puisqu'il n'y a pas de prévision fiable des besoins renouvellement projetés pour les actifs des Services de la circulation automobile, nous avons supposé que ces besoins cadreraient avec le budget projeté sur 10 ans. Nous sommes en train de recueillir de l'information complémentaire, qui sera comprise dans la prochaine mise à jour de ce plan.

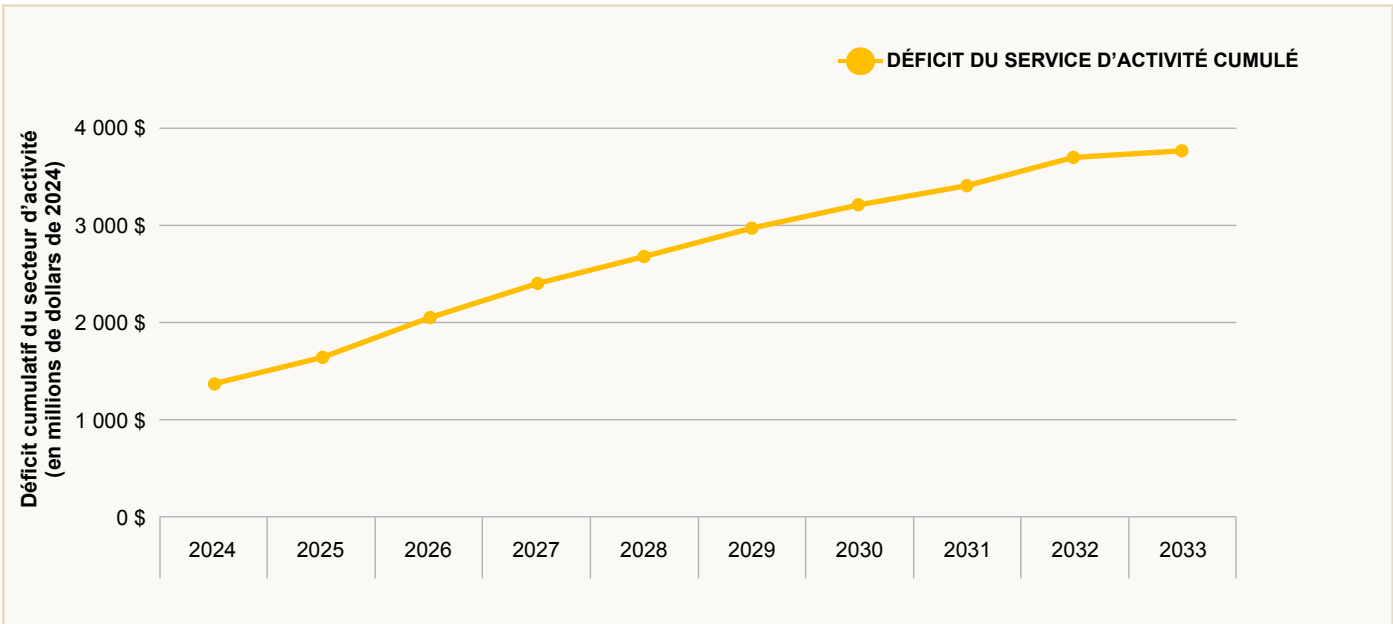
¹³ : Dans le cadre du programme intégré de renouvellement, les routes réfectionnées le sont généralement avant la fin de leur durée utile afin de profiter des possibilités de coordination, ce qui permet d'améliorer l'état des actifs moins prioritaires. Dans l'analyse, nous avons supposé que 100 % du financement intégré sont consacrés à ces travaux de renouvellement « opportunistes » (qui sont classés dans la catégorie « Renouvellement – Divers »), au lieu de participer aux besoins en renouvellement dans le cycle de la durée utile des routes.



Budget des dépenses en immobilisations et prévision des besoins en infrastructures pour les Services de transport



Déficit cumulatif du secteur d'activité des immobilisations pour les Services de transport



Le déficit du secteur d'activité des immobilisations ci dessus ne comprend pas les coûts supplémentaires projetés à engager en raison des dérèglements climatiques, dont il est question dans la section 4.2. La Ville a planifié, sur les 10 prochaines années, un financement à consacrer exclusivement aux besoins relatifs aux dérèglements climatiques dans le cadre du Plan directeur sur les changements climatiques et du programme lié aux émissions annuelles de GES. Le financement est consacré non seulement aux services de transport, mais aussi à tous les autres services fournis par la Ville. Le tableau ci-après fait la synthèse des besoins définis pour les différents services de la Ville dans le financement des dépenses en immobilisations liées aux dérèglements climatiques et du financement total planifié des dépenses en immobilisations pour les initiatives visant à enrayer les dérèglements climatiques. Il s'agit d'estimations préliminaires qui sont mises au point et priorisée dans le cadre de différentes initiatives; elles donnent toutefois une idée de l'ordre de grandeur des budgets planifiés et des besoins potentiels projetés. Ces estimations ne tiennent pas compte des coûts de réparation ou de remplacement des infrastructures pour les épisodes météorologiques extrêmes comme les tornades, les inondations riveraines ou les tempêtes de verglas. L'analyse ne capte pas le financement apporté par des sources externes comme les autres ordres de gouvernement. Il faudra intégrer le financement des infrastructures dans l'ensemble des budgets des directions générales.

L'analyse est établie d'après la prévision budgétaire des immobilisations 2024 sur 10 ans de la Ville. Il est important de noter que la prévision du financement 2024 représentée est supérieure de 155 millions de dollars à la prévision budgétaire 2025 définitive approuvée, qui prévoit la somme de 91,2 millions de dollars sur 10 ans (contre 246,4 millions de dollars comme l'indique le tableau).

Les budgets estimatifs projetés des dépenses en immobilisations pour les dérèglements climatiques et les besoins en immobilisations pour tous les services de la Ville¹⁴

	Besoins sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)	Financement sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)	Déficit sur 10 ans (en millions de dollars de 2024)
Changements climatiques	1 700 \$	246,4 \$	(1 453,6 \$)

14 : Nous avons exclu les besoins et les budgets pour les déchets solides et les transports en commun parce que toute l'analyse financière de ces services est captée dans le plan financier à long terme correspondant.



6.2 LES NIVEAUX DE SERVICE ATTENDUS ET CIBLES

Pour les niveaux de service, la Ville a fixé des cibles de rendement, ainsi que le rendement prévu. On peut comparer ces indicateurs afin d'évaluer la concordance entre le rendement attendu et le rendement cible. Le tableau ci après comprend :

- le rendement actuel, ainsi que les niveaux de service fixés par la Ville d'après l'information disponible la plus récente;
- des flèches permettant de savoir si l'indicateur est appelé à évoluer tendanciellement à la hausse ou à la baisse ou rester relativement stable, ainsi que des couleurs permettant de savoir si la tendance est positive (vert) ou négative (rouge) par rapport au niveau de service cible;
- le rendement attendu, ainsi que les niveaux de service qu'on devrait atteindre d'après le budget planifié de la Ville;
- le rendement cible, ainsi que le niveau de service cible de la Ville d'après ses directives, ses politiques, sa stratégie ou son plan directeur, ou selon d'autres documents.



Indicateurs des niveaux de service attendus pour les Services de transport

Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaires	Niveaux de service techniques	Rendement actuel (2023)	Tendance (2024-2033)	Rendement attendu (2033)	Rendement cible (2033)	Source de la cible
Capacité et utilisation	Description et cartes du réseau routier de la municipalité et niveau de connectivité*	Nombre de kilomètres voies de circulation de chacune des artères, des routes collectrices et des routes locales en proportion de la superficie en kilomètres carrés du territoire de la municipalité	Artères : 1,18 Routes collectrices : 1,37 Routes locales : 1,98	⬆️	Hausse	Sans objet	
	Description de l’achalandage qui par les ponts municipaux (par exemple les véhicules lourds de transport, les véhicules automobiles, les véhicules d’urgence, les piétons et les cyclistes)*	Pourcentage des ponts soumis à des restrictions de charge ou de gabarit*	3 %	➡️	Maintien	Maintien	Personnel des Services de gestion des actifs
	Prévoir un réseau de transport actif qui est connecté et qui assure l’accessibilité de l’ensemble du territoire de la Ville.	Pourcentage des routes conformes à la politique sur les trottoirs de la Ville (routes locales dotées d’un trottoir et artères et routes collectrices dotées de trottoirs des deux côtés dans la zone urbaine et dans les villages)	38 %	⬆️	Hausse	Hausse	Plan officiel
		Pourcentage des artères et des routes collectrices conformes à la politique de la Ville pour les infrastructures cyclables (dotées d’une infrastructure cyclable exclusive dans la zone urbaine et dans les villages)	20 %	⬆️	Hausse	Hausse	Politiques du Plan directeur des transports 2023
		Longueur totale des sentiers (km)	353 km	⬆️	Hausse	Hausse	Politiques du Plan directeur des transports 2023
	Prévoir des places de stationnement pour les voitures et les vélos sur l’ensemble du territoire de la Ville.	Nombre de places de stationnement aménagées par la Ville pour les voitures (terrains de stationnement et places de stationnement sur rue) et les vélos	Voitures (places sur rue payantes) : 3 790 Voitures (places payantes hors rue) : 2 749 Vélos : 5 660	⬆️	Hausse	Cf. la Stratégie sur la gestion du stationnement municipal et la Stratégie sur le stationnement public des vélos.	



Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaires	Niveaux de service techniques	Rendement actuel (2023)	Tendance (2024-2033)	Rendement attendu (2033)	Rendement cible (2033)	Source de la cible
Fonctions	Assurer la sécurité des déplacements pour tous les usagers.	Nombre de collisions ayant causé des blessures mortelles et graves par tranche de 100 000 habitants (moyenne mobile sur cinq ans)	12,3 (2022)	Rendement attendu non disponible		Baisse	Plan d'action pour la sécurité routière
	Réduire les émissions associées aux opérations et aux installations de la Ville.	Émissions annuelles de GES dans les bâtiments des Services de transport par millier de pieds carrés (tonnes de CO ₂ e)	2,3 t/1 000 pi ²	↓ ¹⁵	Decrease ¹⁵	0,9 t/1 000 pi ²	Plan directeur sur les changements climatiques
		Émissions annuelles de GES du parc automobile des Services de transport (tonnes de CO ₂ e)	10 804 t	Cf. la Stratégie de verdissement du parc automobile.		Cf. la Stratégie de verdissement du parc automobile.	
	Réduire les émissions attribuables au transport dans la collectivité.	Émissions annuelles de GES de la collectivité à cause du transport routier (kt de CO ₂ e)	2 094 kt	↓ ¹⁵	Baisse ¹⁵	Baisse	Plan directeur sur les changements climatiques
	Accroître la résilience aux épisodes météorologiques extrêmes et à l'évolution des conditions climatiques.	Pourcentage des installations dotées d'une génératrice de secours pour les systèmes critiques	9 %	↑	Hausse	Aucune cible fixée	
	Promouvoir des résultats équitables dans l'ensemble de la collectivité.	Indice de l'état de la chaussée (IEC) des routes en moyenne dans les secteurs très inquiétants pour l'équité par rapport aux autres secteurs de la Ville	Secteurs très inquiétants pour l'équité : 51,4 (Autres secteurs de la Ville : 57,6)	Rendement attendu non disponible		Aucune cible fixée	
		Proportion des routes conformes à la politique sur les trottoirs de la Ville dans les secteurs très inquiétants pour l'équité par rapport aux autres secteurs de la Ville (dans la zone urbaine)	Secteurs très inquiétants pour l'équité : 46 % (Autres secteurs de la Ville : 35 %)	Rendement attendu non disponible		Aucune cible fixée	
		Proportion des artères et des routes collectrices conformes à la politique de la Ville pour les infrastructures cyclables dans les secteurs très inquiétants pour l'équité par rapport aux autres secteurs de la Ville (dans la zone urbaine)	Secteurs très inquiétants pour l'équité : 26 % (Autres secteurs de la Ville : 19 %)	Rendement attendu non disponible		Aucune cible fixée	

15 : Les émissions devraient évoluer tendanciellement à la baisse; toutefois, les niveaux de financement planifiés ne devraient pas être suffisants pour atteindre les cibles de réduction des émissions de GES de 2030 et de 2040.



Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaires	Niveaux de service techniques	Rendement actuel (2023)	Tendance (2024-2033)	Rendement attendu (2033)	Rendement cible (2033)	Source de la cible
Fiabilité	Prévoir des mesures d'incitation et des options pour encourager et favoriser les déplacements en faisant appel à tous les modes de transport (surtout les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun).	Part des modes durables	Ensemble de la Ville : 41,5 % (2022) Dans le Ceinture de verdure : 50,6 % (2022)	⬆	Hausse	Plus de 50 % (en 2046)	Plan officiel
	Veiller à ce que les actifs de transport restent en bon état.	Pour les routes asphaltées, valeur moyenne de l'indice de l'état de la chaussée (IEC sur un barème de 0 point à 100 points)*	57	⬇	40	65	Modélisation du cycle de la durée utile
		Pour les routes en gravier, indice moyen de l'état de la surface (de très satisfaisant à très médiocre sur un barème de 5 points)*	Satisfaisant	➡	Maintien	Maintien	Personnel des Services de gestion des actifs
		Pour les ponts, valeur moyenne de l'indice de l'état des ponts (ICP sur un barème de 0 point à 100 points)*	74	⬇	69	74	Modélisation du cycle de la durée utile
		Pour les ponceaux (structurels), valeur moyenne de l'indice de l'état des ponts (ICP sur un barème de 0 point à 100 points)*	78	⬇	72	83	Modélisation du cycle de la durée utile
		Pourcentage des autres ouvrages dont l'état est passable ou meilleur	69 %	⬇	55 %	69 %	Modélisation du cycle de la durée utile
		Pourcentage des actifs du transport actif dont l'état est passable ou meilleur	83 %	⬇	81 %	78 %	Modélisation du cycle de la durée utile
		Pourcentage des infrastructures et des biens d'équipement du stationnement et des routes dont l'état est passable ou meilleur	89 %	⬇	51 %	98 %	Modélisation du cycle de la durée utile
		Pourcentage des actifs du parc immobilier des Services des routes, du stationnement et de la circulation automobile dont l'état est passable ou meilleur	67 %	⬇	52 %	71 %	Modélisation du cycle de la durée utile
		Pourcentage des actifs de la circulation automobile dont l'état est passable ou meilleur	52 %	Rendement attendu non disponible		Aucune cible fixée	



Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaires	Niveaux de service techniques	Rendement actuel (2023)	Tendance (2024-2033)	Rendement attendu (2033)	Rendement cible (2033)	Source de la cible
Abordabilité	Fournir à long terme des services durables et abordables.	Ratio de financement du renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les routes	0,3 %		Sans objet	1,1 %	Modélisation du cycle de la durée utile
		Ratio de financement du renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les ponts et les ponceaux	0,7 %		Sans objet	2,7 %	Modélisation du cycle de la durée utile
		Ratio de financement du renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les autres ouvrages	2,0 %		Sans objet	2,9 % ¹⁶	Modélisation du cycle de la durée utile
		Ratio de financement du renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour le transport actif	1,0 %		Sans objet	2,1 %	Modélisation du cycle de la durée utile
		Ratio de financement du renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les infrastructures et les biens d'équipement du stationnement et des routes	0,8 %		Sans objet	2,5 %	Modélisation du cycle de la durée utile
		Ratio de financement du renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour le parc automobile des Services des routes, du stationnement et de la circulation automobile	5,4 %		Sans objet	8,9 %	Modélisation du cycle de la durée utile
		Ratio de financement du renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les actifs de la circulation automobile	0,5 %		Sans objet	Aucune cible fixée	

**Obligatoire en vertu du Règlement de l’Ontario 588/17.*

 Tendance haussière positive	 Tendance haussière négative	 Tendance baissière positive	 Tendance baissière négative	 Tendance stable positive	 Tendance stable négative
---	---	---	---	--	--

16 : Le ratio de financement du renouvellement des actifs pour les autres structures ne comprend que les ponceaux de petite et moyenne tailles puisque la modélisation du cycle de vie n’était pas disponible pour les murs de soutènement, les glissières de sécurité et les barrières antibruit.



6.3 LA GESTION DES RISQUES

La Ville fait appel à une approche fondée sur les risques dans la priorisation des investissements consacrés aux infrastructures. Les cadres et les méthodes d'évaluation des risques varient selon les divers types d'infrastructures; ils sont toutefois généralement établis d'après l'importance de chaque infrastructure du point de vue des services offerts et de leur continuité, ainsi que du nombre d'utilisateurs qui pourraient être touchés.

Le Règlement de l'Ontario 588/17 oblige à analyser les risques liés aux niveaux de services proposés et à la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs. Le lecteur trouvera dans les tableaux ci après la synthèse des risques les plus critiques.

Risques essentiels pour les niveaux de service

Secteurs de risque ¹⁷	Incidences potentielles	Réaction de la Ville
Financement de la croissance	L'augmentation de la demande en infrastructures peut avoir pour effet d'accélérer l'usure, de retarder le développement et d'accroître les coûts des réparations réactives. Les retards dans les projets de promotion de la croissance pourraient avoir pour effet de congestionner la circulation et de causer des retards, de produire des incidences sur la sécurité, de réduire la qualité de vie et de se répercuter sur le transport des marchandises et sur l'économie de la Ville.	La Ville met à jour à intervalles réguliers les plans directeurs et le <i>Règlement sur les redevances d'aménagement</i> en tenant compte des besoins dans le financement de la croissance. On peut intégrer l'accroissement des besoins en croissance dans ces mises à jour et dans les mises à jour à apporter éventuellement au Plan de gestion des actifs.

¹⁷ : Conformément à l'article 6 du Règlement de l'Ontario 588/17, le Plan de gestion des actifs doit faire état des risques liés aux options pour lesquelles on pourrait potentiellement exercer des activités dans le cycle de la durée utile afin d'atteindre les niveaux de service proposés, ainsi que les risques associés à ces options pour la viabilité à long terme de la municipalité.



Secteurs de risque	Incidences potentielles	Réaction de la Ville
Financement du renouvellement selon le cycle de la durée utile	Les retards dans les activités de renouvellement pourraient se répercuter sur la fiabilité des services et accroître les coûts à long terme (dont les frais d'exploitation et d'entretien).	La Ville priorise les projets d'immobilisations en évaluant l'état des actifs infrastructurels, en faisant appel à une approche fondée sur les risques pour évaluer l'impact potentiel sur les niveaux de service et en assurant la coordination avec d'autres projets pour minorer les interruptions. Cette approche structurée priorise les actifs essentiels en respectant les contraintes de l'abordabilité.
Financement de l'exploitation et de l'entretien	Le sous financement pourrait réduire la fiabilité des services et augmenter les réparations d'urgence.	On optimise les provisions du budget d'exploitation pour que les fonds soient consacrés aux opérations essentielles, en misant sur les mesures préventives pour assurer les niveaux de service et en tenant compte des commentaires du public pour s'assurer que les activités concordent avec les besoins de la collectivité et respectent les contraintes de l'abordabilité.



Secteurs de risque	Incidences potentielles	Réaction de la Ville
La maîtrise des dérèglements climatiques et la climatorésilience	Le report des projets liés au climat pourrait faire obstacle à l'adaptation, augmenter les coûts à long terme et exercer une pression sur les budgets existants.	Le Plan directeur pour la lutte contre les changements climatiques (PDLCC) et ses stratégies auxiliaires définissent l'orientation à adopter pour prioriser les investissements dans la lutte contre les dérèglements climatiques pour ce qui est des mesures de maîtrise et d'adaptation à la fois. Le PDLCC fait aussi état de la nécessité d'appliquer le point de vue du climat dans les projets de gestion des actifs et d'infrastructures, notamment dans le cadre des processus de planification et de priorisation des infrastructures de la direction générale. La mise en œuvre du PDLCC et de ses plans auxiliaires est une responsabilité commune à l'ensemble des directions générales. La réaction à la vérification du PDLCC 2024 permettra de préciser l'orientation des priorités.
Hausse des coûts de remplacement des actifs	La hausse des coûts pourrait donner lieu à des retards dans les projets et accroître les pressions financières. Il se peut que le nombre de projets à réaliser grâce au même financement soit moindre.	La Ville fait appel à la gestion intégrale des actifs, en misant sur l'entretien préventif et en priorisant les investissements d'après les risques dans le respect des contraintes de l'abordabilité. Elle mène aussi la planification financière à long terme et se penche sur des solutions innovantes pour réduire les coûts et améliorer les services offerts.



Secteurs de risque	Incidences potentielles	Réaction de la Ville
Entretien et électrification du parc automobile	La hausse des frais d'entretien ou les infrastructures électriques insuffisantes pourraient avoir une incidence sur la fiabilité du parc automobile et sur les interventions d'urgence.	La Stratégie de verdissement du parc automobile recommande une approche qui permet de s'assurer que la Ville dispose d'infrastructures suffisantes dans les progrès accomplis pour électrifier le parc automobile. Dans cette stratégie, on recommande de mettre au point proactivement les infrastructures de l'offre d'énergie et de ravitaillement en prévision de l'électrification, en plus de lancer les travaux de modernisation des bâtiments et des infrastructures civiles avant d'acheter des véhicules électriques.
Incidences des phénomènes météorologiques extrêmes	L'augmentation de la fréquence des épisodes météorologiques pourrait causer des dommages aux actifs, interrompre les services et accroître les besoins en entretien.	La stratégie provisoire de climatorésilience de la Ville (« Parés pour les changements climatiques Ottawa ») constitue une stratégie et un plan de mise en œuvre à long terme qui orientent les interventions et les investissements sur l'ensemble du territoire de la Ville en raison du réchauffement, de l'humidification et de l'imprévisibilité du climat. Cette stratégie consiste à mener des évaluations portant sur les risques climatiques pour les infrastructures essentielles afin de prioriser les investissements et les interventions. On offre aussi des assurances et on pourra puiser dans les réserves de la Ville pour financer les coûts non planifiés en raison des épisodes météorologiques extrêmes.



Secteurs de risque	Incidences potentielles	Réaction de la Ville
Pressions opérationnelles des dérèglements climatiques	L'augmentation des impératifs imposés au personnel et aux ressources pourrait avoir des incidences sur les activités de prévention.	La stratégie « Parés pour les changements climatiques Ottawa » fait état des besoins projetés pour ce qui est de l'accroissement du budget d'exploitation en raison des changements climatiques, en orientant les interventions et les investissements à long terme pour assurer la résilience de la Ville d'ici 2050. On tient compte chaque année, dans le cadre du processus de budgétisation pour des projets et des programmes spécifiques.
Besoins réglementaires et en équité non urgents	Les retards pourraient se répercuter sur l'inclusivité, sur l'accessibilité et sur l'adéquation du milieu de travail. Les pressions qui pèsent sur le personnel pourraient se répercuter sur la fidélisation et le moral des employés, ce qui pourrait avoir des incidences sur la continuité et sur la capacité des moyens d'intervention d'urgence.	La Ville tâche de s'assurer que l'on répond aux besoins essentiels dans le respect des contraintes de l'abordabilité en priorisant les besoins et les services essentiels, en faisant des démarches pour obtenir des subventions et nouer des partenariats, en améliorant l'efficacité, en consultant la collectivité et en se consacrant à la planification financière à long terme. On priorisera les travaux de modernisation pour promouvoir l'accessibilité et l'équité d'après les besoins et les risques constatés.



Secteurs de risque	Incidences potentielles	Réaction de la Ville
Financement des améliorations	Il se peut que les occasions d'intégrer des améliorations (comme les infrastructures piétonnables et cyclables) dans les projets de renouvellement soient limitées.	La Ville priorise les projets fondés sur les besoins, les coordonne avec d'autres projets d'infrastructures et fait des démarches pour obtenir un financement externe. Elle consulte aussi les résidents pour connaître les priorités du public et revoit les projets à intervalles réguliers afin d'optimiser l'affectation des ressources.

Risques essentiels et maîtrise des risques pour la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs

Risques essentiels pour la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs	Réaction
Les prévisions de la population pourraient changer.	Les changements dans les prévisions de la population se répercuteront sur les prévisions des besoins en croissance, qui seront revues et actualisées au moins une fois tous les cinq ans dans le cadre de la mise à jour du Plan de gestion des actifs. On peut recenser les grands enjeux dans le cadre de l'examen annuel des progrès accomplis par la Ville dans la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs et dans la section « Incidences sur la gestion des actifs » des différents rapports présentés au Conseil municipal.



Risques essentiels pour la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs	Réaction
Les prochains budgets approuvés pourraient varier par rapport aux budgets planifiés retenus comme hypothèses dans l'analyse financière du Plan de gestion des actifs.	Le Plan de gestion des actifs sera mis à jour au moins une fois tous les cinq ans, notamment en menant une analyse des budgets actualisés, ce qui permettra de réévaluer les besoins projetés, les niveaux de service attendus et les risques. On pourra se pencher sur les impacts essentiels attribuables aux changements budgétaires dans l'examen annuel des progrès accomplis par la Ville dans la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs et dans la section « Incidences sur la gestion des actifs » des différents rapports présentés au Conseil municipal.
Il se peut que le Conseil prévoie plus d'actifs que ceux qui sont planifiés dans le Plan de gestion des actifs.	Les actifs supplémentaires se répercuteront essentiellement sur les prévisions des opérations et des travaux de renouvellement. On pourra tenir compte chaque année des incidences essentielles dans le cadre de l'examen des progrès accomplis par la Ville dans la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs et dans la section « Incidences sur la gestion des actifs » des différents rapports soumis au Conseil municipal.



Risques essentiels pour la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs	Réaction
Le Conseil municipal ou les changements apportés aux lois et aux règlements pourraient obliger à adopter des niveaux de service cibles supérieurs ou différents.	Les niveaux de service supérieurs ou différents proposés se répercuteront sur les besoins en dépenses, ce qui pourrait obliger à adopter d'autres approches dans les services offerts, à augmenter les recettes pour respecter les niveaux de service relevés ou à remanier le financement en repriorisant les niveaux de service et ce qui pourrait éventuellement accroître les risques dans d'autres secteurs. On reverra et actualisera ces questions au moins une fois tous les cinq ans dans le cadre de la mise à jour du Plan de gestion des actifs. Comme on l'indique ci dessus, on pourra se pencher chaque année sur les incidences essentielles dans le cadre de l'examen des progrès accomplis par la Ville dans la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs et dans la section « Incidences sur la gestion des actifs » des différents rapports présentés au Conseil municipal.
Changements dans les données sur les actifs ou sur les finances, ce qui pourrait se répercuter sur les constatations exposées dans le Plan de gestion des actifs.	Les changements intervenus dans les données consultées pour produire le Plan de gestion des actifs seront constatés dans la mise à jour du Plan de gestion des actifs au moins une fois tous les cinq ans. Comme on l'indique ci dessus, on peut se pencher chaque année sur les incidences essentielles dans le cadre de l'examen des progrès accomplis par la Ville dans la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs et dans la section « Incidences sur la gestion des actifs » des différents rapports présentés au Conseil municipal.



6.4 LES STRATÉGIES NON FINANCIÈRES

Il existe différentes formes de solutions non financières viables qui pourraient permettre à la Ville de faire appel à des stratégies financières globales pour corriger les déficits du secteur d'activité constatés. Les stratégies non financières existantes et potentielles consistent entre autres à :

- convertir les routes rurales moins achalandées en routes de gravier et les routes d'achalandage moyen en routes resurfacées;
- prioriser les routes dans les villages et fermer les emprises non entretenues;
- faire appliquer plus rigoureusement les restrictions saisonnières relatives aux charges transportées dans les secteurs fortement aménagés;
- faire appel à des matériaux et à des techniques innovants afin de réduire les besoins en renouvellement et en entretien;
- regrouper les projets pour réaliser des économies et les échelonner pour gérer les coûts;
- gérer les attentes grâce à des programmes de communication mûrement réfléchis;
- promouvoir les projets d'aménagement axés sur les transports en commun et augmenter la densité des aménagements fonciers;
- renforcer les programmes d'entretien préventif afin de réduire les coûts du cycle de la durée utile;
- mettre en œuvre les initiatives de l'Examen des services du parc automobile.

Toutes les nouvelles stratégies pourraient avoir des répercussions sur les résidents et les services et devraient faire l'objet d'une étude plus fouillée avant qu'on y fasse appel.

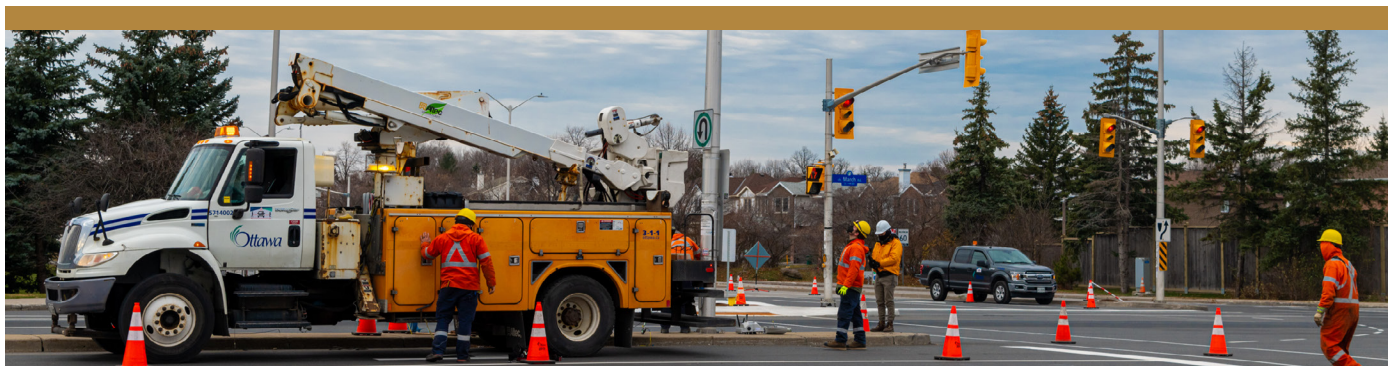


Le plan d'amélioration

Le Règlement exige que le Plan de gestion des actifs fasse état de l'approche adoptée par la municipalité pour améliorer et adopter continuellement des pratiques appropriées dans la planification de la gestion des actifs. D'après l'instantané de l'état actuel et les plans existants présentés dans le Plan de gestion des actifs, font partie des points à améliorer, les efforts consacrés pour :

- continuer de se pencher sur les lacunes statistiques, la gestion des données et la conservation des documents;
- mettre à jour les estimations de coûts;
- examiner, suivre les niveaux de service et en rendre compte;
- mettre au point et étoffer les prévisions des besoins, les prévisions financières et l'analyse du financement;
- continuer d'enrichir les projections sur les niveaux de service attendus;
- mieux intégrer les moyens d'enrayer les dérèglements climatiques et de s'adapter à l'évolution du climat;
- étendre l'application du point de vue de l'équité et de l'inclusion.

Le Plan de gestion des actifs sera revu et mis à jour à intervalles réguliers, et au fil du temps, les prochaines versions du Plan feront état de ces améliorations.



COMPLÉMENT D'INFORMATION

Pour en savoir plus sur le Plan de gestion des actifs de même que sur l'information contextuelle et les rapports qui ont servi à établir ce plan, veuillez consulter le site [Ottawa.ca](https://ottawa.ca) ou communiquer avec les Services de gestion des actifs de la Ville d'Ottawa.

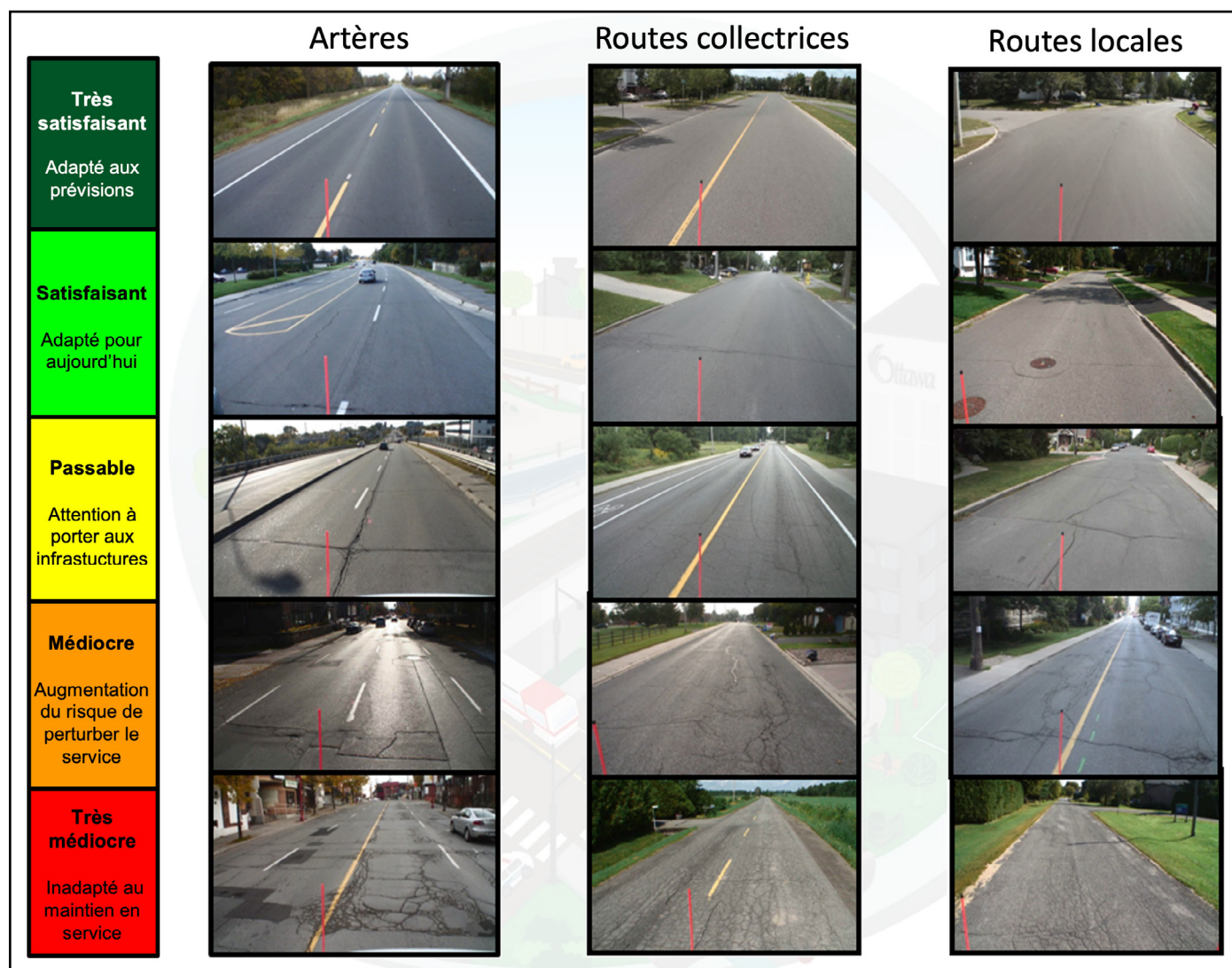


Appendice A :

Information complémentaire sur les niveaux de service

Les figures ci après donnent des exemples d'une série de conditions différentes pour les routes et les structures et en indiquent l'impact sur l'utilisation.

Structure cadre de l'état des routes



Structure cadre de l'état des infrastructures

	Ponts	Ponceaux (3 m et plus)
Très satisfaisant Adapté aux prévisions	 Satisfaisant ou très satisfaisant	 Satisfaisant ou très satisfaisant
Satisfaisant Adapté pour aujourd'hui	 Passable	 Passable
Passable Attention à porter aux infrastructures		
Médiocre Augmentation du risque de perturber le service	 Médiocre ou très médiocre	 Médiocre ou très médiocre
Très médiocre Inadapté au maintien en service		

